INSTRUCTIONS DE COURSE
VENDEE GLOBE 2012/2013

DEPART
SAMEDI 10 NOVEMBRE 2012

1 REGLES

La régate sera régie par :

1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile 2009-2012*

1.2 Les prescriptions nationales s'appliquant aux concurrents étrangers précisées en Annexe « Prescriptions » jointe à l'avis de course,

1.3 La partie B, section II du RIPAM (COLREG) qui remplace les règles du chapitre 2 des RCV à partir de 17h30, heure légale française le jour du départ.

1.4 Les RSO catégorie 0 telles que modifiées par les règles de classe et validées par la décision du Bureau Exécutif de la FFVoile en date du 11/09/2012, et jointe en Annexe 4**.**

1.5 Heure officielle : tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de Course et sur les tableaux d'affichage, seront :

-A terre, pour les opérations de départ ou d'arrivée, en heure locale soit :

- TU + 2 jusqu'au 27 octobre 2012 inclus et à partir du 31 mars 2013
- TU + 1 à partir du 28 octobre 2012 jusqu'au 31 mars 2013

-En mer, pour les opérations autres que celles énumérées ci-dessus, en TU.

1.6 L'inscription d'un bateau implique renonciation à toute voie de recours autre que celles prévues par les RCV, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y affèrent.

1.7 En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2 AVIS AUX CONCURRENTS – TABLEAU OFFICIEL – PC COURSE

2.1 Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel d'informations situé au PC Course Ruchaud, Bd de l'île Vertime BP 40025 85100 Les Sables d'Olonne et mise en ligne sur le tableau officiel électronique accessible à l'adresse suivante : http://www.vendeeglobe.org/fr/le-vendee/tableau-officiel.html

2.2 Les bureaux de l'Organisation Générale de l'Épreuve, de la Direction de course, de l'équipe des Arbitres seront situés au PC Course Ruchaud, Bd de l'île Vertime BP 40025 - 85100 Les Sables d'Olonne.

2.3 **PC course aux Sables d'Olonne :**

Il sera ouvert du 15 octobre 2012 au 20 novembre 2012, puis aux environs du 20 janvier 2013 jusqu'à l'arrivée du dernier concurrent.

La Direction de course sera joignable par téléphone : 09 69 32 20 13 et à l'adresse suivante : direction.course@vendeeglobe.fr

2.4. PC course à Paris :

Les bureaux de l'Organisation Générale de l'Épreuve, de la Direction de course et de la Presse seront installés au PC Course Tour Montparnasse à Paris, situé sur la Dalle Jean Tossan. Il sera ouvert du 10 novembre 2012 jusqu'aux environs du 20 janvier 2013.

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1 Les modifications aux instructions de course seront affichées au tableau officiel au plus tard à 19h00 la veille du départ et mises en ligne sur le tableau officiel électronique accessible à l'adresse suivante : http://www.vendeeglobe.org/fr/le-vendee/tableau-officiel.html

3.2 Leur affichage sera signalé par l'envoi d'un SMS de la Direction de course aux skippers et aux teams managers.

4 PROGRAMME

DATE	HEURE	
Vendredi 19 octobre 2012	19H00	Date limite d'arrivée des Skippers et des bateaux aux Sables d'Olonne.
Samedi 20 octobre 2012	 10H00 11H00 11H30 13H00	Vérification des documents d'inscription Inauguration du Village Présence du skipper sur son bateau Briefing d'accueil et briefing médical Début de la 1ère session de contrôles des bateaux
Dimanche 21 octobre 2012	10H00	Briefing Jury, Comité, Jauge
Lundi 22 octobre 2012	10H00	Briefing mise à jour situation des glaces
Mardi 23 octobre 2012	19H00	Fin de la 1ère session de contrôles des bateaux
Jeudi 01 novembre 2012		Date limite de retour du certificat médical d'actualisation
Vendredi 2 novembre 2012	10H00	Début de la 2ème session de contrôles des bateaux
Dimanche 4 novembre 2012	19H00	Fin de la 2ème session de contrôles des bateaux
Vendredi 9 novembre 2012	10H00	Briefing météo et briefing départ
Samedi 10 novembre 2012	13H02	Départ du VENDEE GLOBE 2012

Les briefings seront réservés aux skippers et team managers. Le lieu sera précisé par affichage au tableau officiel.

5 PARCOURS

5.1 Le parcours sera un tour du monde d'Ouest en Est, en descendant d'abord l'Océan Atlantique du Nord au Sud :

- Départ (IC 7)
- A bâbord, le Cap de Bonne Espérance,
- A bâbord, le Cap Leeuwin,

- A bâbord, le Cap Horn
- A tribord, le continent Antarctique.
- Remontée de l'Atlantique du Sud au Nord.
- Arrivée (IC9)

En respectant les points de passage définis dans l'IC 6.

5.2 Parcours d'un bateau ayant pris un départ retardé (IC 7.8)

La ligne de départ sera définie entre :

- La Bouée Nouch Sud (46°28,55 N; 001°47,41 W).

Et

- Un point géographique au Sud de la Bouée Nouch Sud dont les coordonnées sont 46°28, 25 N et 001°47,31W.

Les concurrents devront passer cette ligne d'Est en Ouest, puis effectuer le parcours défini en IC 5.1

6 POINTS DE PASSAGE

Gough Island	A laisser à tribord		
Porte Atlantique	42° 00 S	005°00 E	015° 00 E
Porte Kerguelen	50°00 S	040° 00 E	050° 00 E
Heard Island	A laisser à tribord		
Porte Ouest Australie	46°00 S	103° 00 E	113° 00 E
Porte Est Australie	50° 00 S	136° 00 E	147° 00 E
Porte Nouvelle Zélande	52° 00 S	180 ° 00 E/W	170° 00 W
Porte Ouest Pacifique	52° 00 S	145° 00 W	135° 00 W
Porte Est Pacifique	52 ° 00 S	110 ° 00 W	100° 00 W

Ces points de passage obligatoires pourront être modifiés pour des raisons de sécurité.

7 LE DEPART

7.1 Procédure de départ

Le départ de la course sera donné en utilisant les signaux suivants :

Signal	Pavillon et signal sonore	Minutes avant le départ
Avertissement	Envoi du pavillon Vendée Globe ; 1 signal sonore	8
Préparatoire	Envoi du pavillon « P », 1 signal sonore	4
	Affalé du pavillon « P », 1 signal sonore long	1

Départ	Affalé du Pavillon Vendée Globe, 1 signal sonore	0

7.2 Ligne de départ :

La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du Comité de course à l'extrémité tribord et une bouée cylindrique orange, portant les logos du Vendée Globe.

Le Bateau Comité sera mouillé par environ 46°25,160 N – 001°44,010 W.

7.3 Déclaration de départ (Annexe 1)

Les concurrents devront avoir remis au Comité de course, au PC Course, leur déclaration de départ complétée et signée au plus tard lors du briefing de départ, le vendredi 9 novembre 2012 à 10h.

7.4 Sortie du port

La sortie du port aura lieu le samedi 10 novembre 2012 à partir de 9H30.

Il appartiendra à chaque concurrent de rejoindre, par ses propres moyens et sous sa seule responsabilité, la zone de départ (remorquage, escorte).

L'ordre de sortie des bateaux sera établi par la Direction de course.

7.5 Zone de départ

La zone de départ sera définie par arrêté préfectoral. Elle inclura 2 zones réglementées dans lesquelles seuls les concurrents et les bateaux accrédités seront autorisés à naviguer.

- Une zone de parade et d'accès à la zone de départ.
- La zone de départ.

La carte et les coordonnées des bouées délimitant les 2 zones protégées sont décrites en Annexe 3.

7.6 Parade en équipage

Après être sorti du port, chaque concurrent devra rejoindre, en équipage, la zone de parade. Il devra envoyer les voiles de son bateau pour effectuer cette parade dans la zone de parade.

Il devra ensuite rejoindre la zone de départ pour débarquer son équipe, le plus tôt possible, et prendre le départ.

7.7 Rappel individuel

- Les concurrents OCS seront prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal P4, et/ou par un bateau du Comité de course (cela modifie RCV 29.1).
- Un bateau OCS qui ne revient pas pour prendre le départ recevra, sans instruction, une pénalité de 5 heures.

Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 11.2.3. Elle devra être effectuée avant la latitude 43°00,00 N (Cap Finisterre). (Cela modifie RCV 28.1 et A4.2).

7.8 Départ retardé

Un concurrent qui n'a pas franchi la ligne de départ 60 minutes après son signal de départ sera considéré comme non partant. Il pourra prendre le départ ultérieurement après accord de la Direction de course à l'heure qui lui aura été indiquée par le Comité de course. Aucun départ ne sera possible après le 20 novembre 2012 à 13h02.

Dans cette attente il devra :

- soit rester au port des Sables d'Olonne,
- soit rentrer aux Sables d'Olonne,
- soit se tenir en zone d'attente devant les Sables d'Olonne.

8 MODIFICATION DU PARCOURS

8.1 Si un événement climatique important survenait durant la course ou si une information ayant une incidence sur la sécurité des concurrents était donnée par un concurrent, un navire, un avion, des radars, des satellites ou toute autre source, les positions de certains points de passage ou de certaines portes du parcours pourront être modifiées pendant la course.

8.2 Pour signaler une modification de parcours, le Comité de course enverra via la Direction de course à tous les concurrents un message écrit sur l'Inmarsat C de chaque bateau, et sur son adresse E mail. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone. Cela modifie RCV 33 et Signaux de course.

8.3 Une modification de la porte N, Porte Atlantique, sera annoncée avant le passage du premier concurrent à la latitude 20° Sud dans le sens Nord Sud.
Une modification de la porte N+2 sera annoncée avant le passage du premier concurrent à la longitude du point le plus Ouest de la porte N et ainsi de suite.

Seront pris en compte pour l'application de cette règle :

- La latitude 20° Sud dans le sens Nord Sud.
- Gough Island.
- Ainsi que toutes les portes décrites à IC 6, à l'exception de Heard Island.

8.4 Chaque concurrent sera tenu d'accuser réception de chaque modification par un mail à la Direction de course**.**

9 L'ARRIVEE

9.1 Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée sera une droite orientée au 348° vrai.
- Limitée au Nord par la Bouée Nouch Sud située par 46°28,55 N; 001°47,41 W.
- Limitée au Sud par le point de coordonnées 46°28, 25 N et 001°47,31W.
Le bateau Comité sera mouillé à l'extrémité sud de la ligne.
En cas d'absence du bateau Comité, le concurrent devra passer dans le nord du point le plus sud de la ligne d'arrivée.
Dans ce cas, le pointage se fera de terre à partir du Fort Saint Nicolas.

9.2 Annonce ETA

48 Heures, 24 heures, 12 heures, 6 heures et 2 heures avant son ETA, chaque skipper devra transmettre son ETA à la Direction de course.

1 heure, puis ½ heure avant son ETA, chaque skipper devra avertir le Comité de course par VHF canal 72 ou par téléphone.

9.3 Arrivée de nuit ou par mauvaise visibilité

De nuit, ou par mauvaise visibilité, chaque concurrent devra éclairer son numéro de voile avec un projecteur au passage de la ligne d'arrivée.

9.4 Déclaration d'arrivée

Aussitôt après son arrivée et au plus tard 6 heures après l'arrivée du bateau au port des Sables d'Olonne, chaque concurrent devra remettre à la Direction de course

- Sa déclaration d'arrivée remplie et signée certifiant qu'il a effectué la course conformément aux règles.
- Sa déclaration de non-routage.

10 ABANDON

10.1 Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le concurrent ou son team manager. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document à la Direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

10.2 Tout concurrent qui déclenchera sa balise Sarsat-Cospas devra la désactiver dès que sa situation ne nécessitera plus l'émission d'un signal de détresse.

Tout concurrent qui ne respecterait pas cette procédure fera l'objet d'un rapport au Jury pour une instruction selon RCV 69.

10.3 Un concurrent qui aura abandonné devra renvoyer le plus rapidement possible et à ses frais les 4 balises CLS (3 MAR YI et 1 MAR VR) à l'adresse suivante :

CLS – ARGOS
8-10 rue Hermès
Parc Technologique du Canal
31526 – RAMONVILLE ST AGNE – France

11 SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

11.1 Pénalité au moment de l'incident

11.1.1 Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM, dans un incident entre concurrents, devra être considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

11.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 12.3).

11.1.3 Un bateau qui omettra de réparer selon RCV 44.2, mais qui reconnaîtra sa faute lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury.

11.1.4 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir

une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1).

11.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

11.2.1 Pour une infraction à une règle non sportive, les pénalités seront, sauf exception, des amendes à régler à l'organisation ou déductibles des prix.

11.2.2 Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, sauf exception, une pénalité en temps. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 11.2.3 ci-dessous

11.2.3 Manière d'effectuer en course une pénalité en temps

Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au skipper concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le concurrent devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir du waypoint qu'elle aura indiqué au concurrent.

Au terme de la pénalité, si celle ci a été effectuée et confirmée par le Comité de course, le concurrent devra repasser par le waypoint initial, avant de continuer sa course.

11.2.4 Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

11.2.5 Les pénalités pour les infractions citées à l'IC 12.2.2, y compris pour des plombages détériorés, seront à la discrétion du Jury.

11.2.6 Pouvoir discrétionnaire du Jury

(a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

12 RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule :

Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 61.1 (première phrase), 61.2, 61.3 et 63 s'appliqueront.

Les réclamations, demandes de réparation ou de réouverture devront être déposées au secrétariat du Jury. Les temps limites seront ceux précisés ci-dessous.

12.1 Informer le réclamé:

12.1.1 Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF canal 72, ou par email ou par message Inmarsat C (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury, en même temps, par l'intermédiaire de la Direction de course.

12.1.2 Les avis des réclamations du Comité de course et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis aux concurrents concernés pour les informer conformément à la RCV 61.1(b). La transmission se fera par VHF canal 72, ou par email, ou par message Inmarsat C. (Ceci modifie a règle 61.1(b)).

12.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 12.1.1 ci-dessus.

12.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure prescrite en 12.1.1 ci-dessus.

12.2 Contenu d'une réclamation

12.2.1 Toute réclamation devra comporter les renseignements prévus à la RCV 61.2 (a), (b) et (c). Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email ou message Inmarsat C) dès que cela sera raisonnablement possible, et au plus tard 12 heures après l'annonce initiale.

12.2.2 Les infractions aux instructions de course décrites ci-dessous ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a). :

- programme (IC 4)
- plombages et Contrôles de jauge et d'équipements (IC 17)
- Publicité (AC et IC 18)
- Règles de sécurité (IC 15)
- Communications (IC 21)
- Utilisation de la marque Vendée Globe (AC 16)
- Obligation des skippers (AC 10)

12.3 Temps-limite

12.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer sera de six heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au delà d'un délai de six heures après son arrivée. Cependant, ce temps limite sera prolongé à 12 heures pour un concurrent ayant fini entre 17h00 et 06h00 heure légale française.

12.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation sera de six heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury, à partir de l'heure de réception de la décision. Cependant, lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. Cela modifie la RCV 62.2.

12.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. Cela modifie la RCV 66.

12.3.4 Le Jury pourra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

12.4 Instruction et décision

12.4.1 Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances. Cela modifie la RCV 63.2.

12.4.2 L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et l'Inmarsat C implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction. Ceci modifie la RCV 63.3.

12.4.3 Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc…, communiqués par téléphone, par VHF, email, message Inmarsat ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction. Cela modifie la RCV 63.6.

12.4.4 Conformément au préambule, la procédure prévue dans cette instruction 12.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.

Cependant, selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.

12.4.5 La décision du Jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

12.4.6 Les décisions du Jury sont sans appel.

13 TEMPS LIMITE

Il n'y aura pas de temps limite. La ligne d'arrivée sera ouverte jusqu'à l'arrivée du dernier concurrent en course.

14 CLASSEMENT

Un classement au temps réel sera établi pour la course après application des décisions du Jury.

15 REGLES DE SECURITE

15.1 Exception au principe de non assistance

Des informations individualisées pourront être transmises à un ou plusieurs concurrents dans le cadre d'opérations de recherche ou de secours diligentées soit par la Direction de course, soit par les autorités de sauvetage (CROSS, MRCC). Ces informations seront transmises soit par standard C, soit par téléphone satellitaire ou sur l'E mail du ou des bateaux concernés.

Des informations spéciales en provenance de la Direction de course, ou de Météo France, pourront être transmises à tous les concurrents afin de concourir à la sécurité des skippers. Ces informations seront transmises sur les standards C des bateaux. Il sera demandé à chaque concurrent d'accuser réception du message par E mail transmis à la Direction de course.

15.2 Messages de sécurité

Chaque concurrent devra transmettre à la Direction de course, une fois par 24H, par mail (ou par téléphone si les autres moyens de communications ne fonctionnent pas) un message contenant sa position en latitude et longitude et un rapide descriptif de son état de santé et de l'état du bateau. En cas d'empêchement, la transmission pourra être faite via un autre concurrent ou via le team manager.
Les messages seront envoyés à l'adresse suivante : direction.course@vendeeglobe.fr

16 REMPLACEMENT DE SKIPPER

En cas de force majeure, un concurrent ou son sponsor pourront désigner un skipper remplaçant.
Une demande devra être faite par écrit à la Direction de course. L'organisateur réunira dès lors une commission composée d'un représentant de l'organisateur, du directeur de course, du président du Comité de course et du président du Jury.
En cas de réponse positive de la commission, le concurrent pourra se faire remplacer par un skipper remplaçant, répondant en tous points aux exigences de l'avis de course. Aucun remplacement ne sera autorisé après le départ.

17 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS

17.1 Un bateau et/ou ses équipements pourront être contrôlés à tout moment avant le

départ pour vérification de sa conformité aux règles. Avant le départ ou à l'arrivée, un Jaugeur ou un Contrôleur d'équipement Course au large pourra demander à un bateau de rejoindre immédiatement une zone donnée pour y être contrôlé.
Un bateau non conforme ne pourra pas prendre le départ de l'épreuve.

17.2 Les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.
Chaque concurrent pourra :

- Demander au Jaugeur d'épreuve le plombage de son arbre d'hélice la veille du départ.
  Ou
- Effectuer un auto plombage en mer avant le signal préparatoire selon les modalités prévues dans l'Annexe 2 « Auto plombage ».

18 PUBLICITE

18.1 Lorsqu'ils seront aux Sables d'Olonne, les bateaux devront arborer la publicité suivante :

18.1.1 Dans les galhaubans :
Deux pavillons de course (2 m x 1,5 m) devront être arborés sur le galhauban tribord et sur le galhauban bâbord, à 3 mètres environ au-dessus de la ligne de flottaison. Le guindant de ces pavillons devra être tendu.

18.1.2 Dans les filières :
Deux cagnards (2,1m x 0,6 m).

18.1.3 Dans l'étai avant :
Une ligne de 5 pavillons (2 m x 2,5 m).

18.1.4 Voiles de communication
Les bateaux pourront, de plus, arborer des voiles de communication marquées des noms et logos de leurs sponsors, à condition de les envoyer uniquement en arrière du mât, à l'exception de toute voile d'avant.

18.1.5 Voiles de course
Les voiles de course pourront être envoyées dans le port des Sables d'Olonne pour effectuer des réglages, mais elles ne devront pas rester envoyées toute une journée à des fins de communication.
Dans ce cas, la grand voile devra avoir :
Le marquage de l'Organisateur, de 7 m², situé dans le premier tiers inférieur de chaque côté de la grand voile et au-dessus du premier ris.

18.2 Lorsqu'ils seront situés à moins de 30 milles nautiques du départ ou de l'arrivée, ou à la demande de la Direction de course, les bateaux devront arborer la publicité suivante

18.2.1 Dans la grand voile :
Le marquage de l'Organisateur, de 7 m², situé dans le premier tiers inférieur de chaque côté de la grand voile et au-dessus du premier ris.

18.2.2 Dans les galhaubans :
Deux pavillons de course (2 m x 1,5 m) devront être arborés sur le galhauban tribord et sur le galhauban bâbord, à 3 mètres environ au-dessus de la ligne de flottaison. Le guindant de ces pavillons devra être tendu.

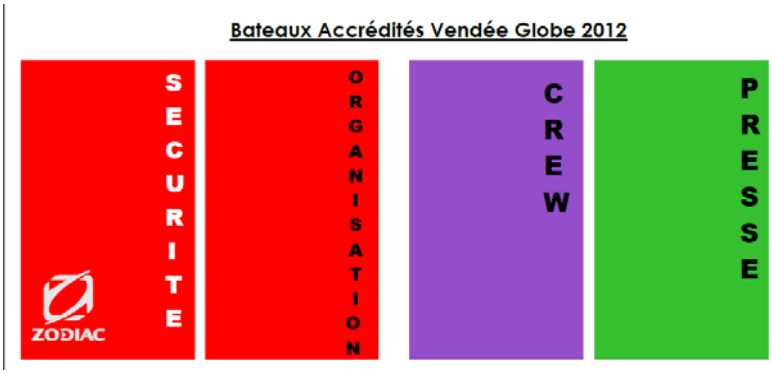
18.2.3 Dans les filières :
Deux cagnards (2,1m x 0,6 m).

18.3 Lorsqu'ils seront situés à plus de 30 milles nautiques du départ ou de l'arrivée, les bateaux devront arborer la publicité suivante
Dans la grand voile :
Le marquage de l'Organisateur, de 7 m², situé dans le premier tiers inférieur de chaque côté de la grand voile et au-dessus du premier ris.

19 IDENTIFICATION DES BATEAUX OFFICIELS

19.1 Bateaux Arbitres
Les Bateaux du Comité de course arborent les pavillons FFVoile.
Les bateaux Jury arborent un pavillon jaune, lettrage « JURY »
Les bateaux Jaugeur et Contrôleur d'équipement Course au large arborent le pavillon Bleu lettrage « JAUGE ».

19.2 Bateaux organisations



19.3. Semi rigides d'assistance des concurrents

19.3.1 Lors du départ de la course, chaque bateau pourra être escorté de :

- 2 semi-rigides qui seront autorisés à naviguer dans la zone de départ. Ils arboreront les flammes attribuées par l'organisateur.
- Un ou plusieurs autres semi rigides qui pourront l'encadrer lors de sa sortie du port. Ces derniers devront arborer clairement les couleurs de leur team. Ils ne seront pas autorisés à entrer dans la zone de départ.

19.3.2 Rappel : conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateurs, passagers….

19.3.3 Les pilotes de semi rigides d'assistance seront conviés au briefing départ du vendredi 9 novembre à 10h.

20 EVACUATION DES DETRITUS

Le respect de l'environnement est une valeur fondamentale pour le Vendée Globe. Les concurrents ne devront pas jeter leurs détritus dans l'eau à l'exception des déchets biodégradables. Conformément aux RSO, les détritus devront être gardés à bord jusqu'au débarquement des concurrents.

21 COMMUNICATIONS

21.1 Radio VHF le 10 Novembre

La double veille VHF 16/canal P4 sera obligatoire pour tous les semi-rigides.
Les signaux précédant le départ, le décompte avant le départ et le signal de départ seront annoncés par radio VHF canal P4.
Le Jury et le Jaugeur d'épreuve seront également joignables sur le canal P4.
Il appartiendra à chaque skipper de se rapprocher de l'organisateur pour que sa ou ses VHF soit (ent) configurée(s) pour fonctionner avec le canal P4.

21.2 Vacations téléphoniques média durant la course

Les concurrents devront laisser leur iridium en veille 24h sur 24 pendant toute la durée de leur course.
À partir du lundi 11 novembre 2012 et jusqu'à l'arrivée du dernier bateau, une vacation quotidienne sera organisée à 11H30 TU. Les concurrents seront contactés par le PC Course selon un ordre précisé par le service communication de l'organisation.

21.3 Inmarsat C

21.3.1 Veille Inmarsat C

Pendant toute la durée de la course, pour des raisons de sécurité, les concurrents devront laisser leur Inmarsat C en veille 24h sur 24, et s'assurer de son bon fonctionnement.

21.3.2 Classements et positions par polling pendant la course

Pendant toute la durée de la course, les concurrents devront veiller au bon fonctionnement des balises iridium fournies par l'organisateur.
Cinq classements seront effectués aux horaires suivants :
04H00 TU, 08H00 TU, 11H00 TU, 15H00 TU et 19H TU.
Ils seront affichés sur le site Internet et transmis à la presse.
Ces classements seront envoyés, à la charge de l'organisateur, aux concurrents selon le format souhaité (XLS, POSREPORT,…)

En cas de panne de la balise iridium en fonction, il appartiendra au skipper de la remplacer en suivant les instructions de la Direction de course.

En cas de panne de toutes les balises Iridium, le positionnement se fera par polling sur l'Inmarsat C du bateau.

Le 10 novembre jusqu'à 15h TU, au passage des principaux caps sur le parcours, puis à partir de 200 milles de la ligne d'arrivée, les positions et/ou distances à l'arrivée des bateaux en approche des Sables d'Olonne pourront être communiquées par la Direction de course toutes les heures sur le site internet, à la presse et au public.

21.4 Messages

21.4.1 Messages envoyés par les concurrents

Les concurrents seront invités à envoyer quand ils le peuvent un message par Email au responsable presse pour donner des informations sur leur course avec leurs conditions de navigation et tout autre renseignement qu'ils jugent intéressant sur le plan médiatique.

Les messages seront à envoyer à l'adresse suivante :

direction.course@vendeeglobe.fr

21.4.2 Messages envoyés aux concurrents

Il appartiendra à chaque concurrent d'autoriser la réception de mails provenant de :

- Direction de course : direction.course@vendeeglobe.fr
- Comité de course : christophe.gaumont@ffvoile.fr
- Jury :
  - bernard.bonneau@ffvoile.fr
  - georges.priol@wanadoo.fr
- Positionnement **:**
  - posreport@geovoile.net
  - yann@geovoile.com

21.5 Positionnement Iridium balises MAR YI

Aux Sables d'Olonne, les bateaux seront dotés de 3 balises MAR YI, autonomes électriquement. Chacune de ces balises a une autonomie de 60 jours.

Une balise sera installée dans le balcon arrière.

La Direction de course jugera le moment opportun du changement de balise. Elle informera le skipper par mail ou téléphone du moment où il devra installer une autre balise. Une 3ème balise sera stockée dans le bateau, en réserve.

Ces balises sont équipées

- D'un bouton « ALARME» pour doubler la demande d'assistance vers la Direction de course,
- D'un autre bouton poussoir de présence à bord, qui signifie :
  - « Plus d'autres moyens de communication à bord, présence à bord ». S'il était amené à utiliser cette fonction «présence à bord», le skipper devra réactiver ce message a minima une fois toutes les 24H.
- Les concurrents ne devront pas, d'une façon quelconque, empêcher les balises de fonctionner.

21.6 AIS

Les AIS devront être en fonctionnement (émission/réception) durant l'intégralité de la course.

22 ROUTAGE - ASSISTANCE

22.1 Météo – Routage

22.1.1 Accès aux données météo

Principe général : Le Vendée Globe est une course en solitaire, sans escale et SANS ASSISTANCE EXTERIEURE.

22.1.2 Routage

Le routage est interdit selon l'article 3.1 de l'Avis de course.

22.1.3 Engagement des concurrents

Une déclaration, signée par chaque concurrent, engageant sa famille, ainsi que son équipe technique certifiant le respect de cette règle, sera demandée avant le départ de la course (Annexe 1b des IC) et après l'arrivée du concurrent.

22.1.4 Les seules informations météorologiques autorisées seront :

22.1.4.1 Les informations « de sécurité » éditées chaque jour par Météo France pour les concurrents.

1) Un bulletin météorologique de sécurité comprenant :
   - La situation générale et l'évolution.
   - Les prévisions par zones à 24h (prévisions à partir de j+12h à j+36h), selon un descriptif des zones de navigation remis à chaque concurrent avant le départ.
   - La tendance de 24h à 48h (prévisions à partir de j+36h à j+60h), intégrant, le cas échéant, les phonèmes dangereux dans chaque zone (vents > 40 nds et vagues > 6 mètres).
2) Une analyse de 6h et 18h UTC (image sat/front).
3) Des cartes au format preiso 24h/48h/72h.

Horaires et mise à disposition :
Les bulletins seront édités en français et en anglais. Ils seront transmis par la Direction de course aux concurrents par mail et également déposés sur un compte FTP à 10 H UTC.
Les deux analyses seront publiées à 8 H UTC et 20 H UTC.

Les cartes preiso seront déposées sur un compte FTP à 8 H UTC.

En cas de panne du téléphone satellitaire d'un bateau (à l'exception de l'Iridium du container), le bulletin sera envoyé sur le standard C après demande du concurrent à la Direction de course.

Afin de réduire la taille de ce fichier, cette information sera adaptée à la situation géographique du concurrent et seul le bulletin concernant sa zone géographique lui sera envoyé.

22.1.4.2 Données météorologiques complémentaires

a) En complément des informations météo de Météo France, les concurrents seront autorisés à acquérir des données météorologiques dans les conditions suivantes :

- Si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents.
- Si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents**.**

b) Les concurrents pourront alors acquérir :

- Des images provenant de satellites d'observation.
- Des cartes d'observation et de prévision.
- Des fichiers numériques de données.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques ne sera autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique officiel : Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Météoconsult.

Toutefois, ces données pourront éventuellement être compressées pour en accélérer l'accès, mais sans que cette compression ne modifie l'information météorologique contenue.

A la demande de la Direction de course, chaque concurrent devra donner les sources météorologiques qu'il utilisera, ainsi que les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et d'exploiter ces informations. Il devra, de plus, faire la démonstration complète de l'utilisation de ces données.

La Direction de course se réserve le droit d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit du règlement de course et du présent avenant.

22.1.5 Interventions non autorisées de la part d'une source extérieure au bateau

a) En aucun cas un concurrent ne pourra disposer d'un serveur de données, ou accéder à un serveur de données, comportant des informations météo ou stratégiques, sous quelque format que ce soit, et accessible par quelque moyen que ce soit, autres que ceux autorisés en 22.1.4 ci-dessus.

b) En aucun cas un concurrent ne pourra recevoir, ou se procurer, de façon volontaire ou involontaire, en provenance de la terre, d'une source extérieure, ou d'un autre navire, les informations telles que décrites ci-après.

c) Sont notamment interdits :

La transmission ou la mise à disposition des résultats d'une recherche conduite par une source extérieure au bateau visant à lui procurer une compilation sélective des informations météo les plus adaptées à sa situation :

- la synthèse des données,
- des conseils accompagnés d'informations météo,
- la mise à disposition de pages sélectionnées sur un site ou une adresse internet,
- des fichiers cryptés,
- des fichiers dont la résolution serait changée,
- des fichiers météo ayant reçu une intervention humaine après sortie du modèle par - l'organisme fournisseur,
- des fichiers, documentations sur la météo ou des choix de route.

22.2 Assistance extérieure

22.2.1 Toute intervention (prise à distance du contrôle de la machine) sur le ou les ordinateurs ou sur d'autres appareils du bateau depuis l'extérieur sera interdite.

22.2.2 Retour aux Sables d'Olonne

Un concurrent ne pourra recevoir une assistance qu'au port des Sables d'Olonne et après autorisation du Directeur de Course.

Un concurrent qui souhaite retourner aux Sables d'Olonne pour recevoir une assistance extérieure pourra être remorqué à partir d'une distance de 100 milles du port des Sables d'Olonne et jusqu'aux Sables d'Olonne.

Pendant le remorquage, le skipper devra rester seul à bord et ne recevoir aucune aide. Une fois passé dans le Nord d'une droite passant dans l'Est de la bouée Nouch Sud (définition de la limite sud de la zone portuaire des Sables d'Olonne citée dans l'Avis de Course), des personnes pourront monter à bord et le skipper pourra recevoir assistance.

23 PRIX

23.1 A l'issue du VENDEE GLOBE 2012, 600 000 Euros TTC seront attribués sous forme de prix numéraires, comme indiqué ci-dessous :

a) Classement général du VENDEE GLOBE 2012 :

- 1er : 160 000 Euros TTC
- 2ème : 100 000 Euros TTC
- 3ème : 75 000 Euros TTC
- 4ème : 55 000 Euros TTC
- 5ème : 40 000 Euros TTC
- 6ème : 30 000 Euros TTC
- 7ème : 25 000 Euros TTC
- 8ème : 20 000 Euros TTC
- 9ème : 15 000 Euros TTC
- 10ème : 10 000 Euros TTC

Au-delà du 10ème, les concurrents classés se répartiront, à part égale les 70.000 euros TTC restants, sans que leur part puisse être supérieure à la prime reçue par le 10ème. Le reliquat éventuel sera ensuite réparti à parts égales entre tous les concurrents classés.

b) Les Palmes Sodebo

LES PALMES SODEBO

Sodebo, parrain officiel du Vendée Globe, a souhaité valoriser auprès du grand public les aventures humaines et sportives des skippers en proposant deux prix annexe au classement général.

Décernés par les internautes (vote sur le site www.sodebo.fr) et les salariés de l'entreprise Sodebo (vote en interne auprès de l'ensemble des salariés de Sodebo), ces prix seront remis lors de la cérémonie officielle de remise des prix du Vendée Globe.

« La Palme Sodebo de l'émotion"
Ce prix récompensera le skipper qui, durant l'évènement, aura su partager ses aventures à travers des moments de plaisir et de fun, et démontrer sa convivialité, sa simplicité et son accessibilité.

Dotation
> Un chèque de 10 000 € remis par la "Fondation d'Entreprise Sodebo" à une association caritative du choix du skipper lauréat.
> Un chèque de 10 000 € remis par "Sodebo" au skipper lauréat.

« La Palme Sodebo de la combativité"
Ce prix récompensera le skipper qui aura su démontrer le plus d'engagement, d'aventure, d'audace et une capacité de dépassement de soi tout au long de l'évènement.

Dotation
> 10 000 € remis par la "Fondation d'Entreprise Sodebo" à une association caritative du choix du skipper.
> 10 000 € remis par "Sodebo" au skipper.

23.2 La remise des prix aura lieu aux Sables d'Olonne durant le mois de mai 2013. La présence de tous les concurrents sera obligatoire. Les prix ne seront remis qu'aux concurrents présents.

24 RESPONSABILITE

La responsabilité des concurrents est précisée dans l'avenant N°4 à l'avis de course.

25 ARBITRES DESIGNES

- Président du Comité de course : Christophe Gaumont (IRO-FRA)
- Jaugeur d'épreuve : Jean-Luc Gauthier (IM-FRA)
- Un Jury international est constitué et selon la RCV 70.5, ses décisions ne seront pas susceptibles d'appel.
- Composition
  Bernard Bonneau (IJ-FRA) Président
  Trevor Lewis (IJ-GBR)
  Jack Loyd (IJ-NZL)
  Georges Priol (IJ-FRA)
  Ana Sanchez (IJ-ESP)

ANNEXE 1.a – *APPENDIX 1.a*

DECLARATION DE DEPART / *DEPARTURE FORM*

Nom du Bateau (*Name of the Yacht*) : N°

Je soussigné(e) *I undersigned,* :

Chef de bord du yacht ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « Vendée Globe 2012» de mon plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les règles régissant l'épreuve.
Skipper of the above Yacht declare on my honour that I have entered the « Vendée Globe 2012 » race by my free will, and I agree totally and without restriction to be bound by the rules of the event.

Je sais que la course à la voile peut être dangereuse.
I understand that yacht racing can be dangerous.

Je déclare savoir que la sécurité de mon yacht relève de ma seule et inaliénable responsabilité, que je fais le nécessaire pour que le bateau soit prêt à affronter le mauvais temps, que le bateau possède tout l'équipement de sécurité nécessaire et que je connais la manière de m'en servir.
I declare that I know that the safety of my yacht is my sole and inescapable responsibility, that I have prepared the yacht to meet adverse weather conditions, that there is on board the yacht all the proper safety gear and that I know how to use it.

Je déclare enfin que je prendrai, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il m'appartient de prendre ou non le départ de l'épreuve, ou de la continuer.
I declare that I will, prior to the start, get hold of the weather forecast and that it is my sole decision, to start or not on the race, or to continue the race.

Je décharge de toute responsabilité les organisateurs, et toute autre personne physique ou morale participant à l'organisation de cette épreuve à quelque titre que ce soit.
I agree that organizers, and persons and companies working for or on behalf of the above mentioned parties have no responsibility for loss of life or injury to skipper or others, or for the loss of, or damage to any vessel or property.

Fait à (*in*) : Les Sables d'Olonne, le (*on*) :..... 2012 (date)

Signature du skipper *(Skipper signature)* :

ANNEXE 1.b */APPENDIX 1.b.*

DECLARATION DE NON-ROUTAGE

NON-ROUTING DECLARATION FORM

NOM DU BATEAU (*Name of boat*):..... N°……

Je, soussigné/*I, the undersigned* ……, Skipper du bateau ci-dessus désigné,

déclare sur l'honneur que je respecterai la règle de non-routage sur le Vendée Globe 2012, notamment IC 22

I undersign upon our honor that I will abide by rule of non-routing on the Vendée Globe 2012, SI 22

Fait aux Sables d'Olonne, le 2012
Done in les sables d'Olonne, on 2012

Signature du Skipper
Skipper Signature

VENDEE GLOBE 2012

ANNEXE 2 : PLOMBAGE DU MOYEN DE PROPULSION

IC 17.2 les arbres d'hélice seront plombés pendant la course.

Chaque concurrent pourra :

- demander au Jaugeur d'épreuve le plombage de son arbre d'hélice la veille du départ ou
- Effectuer un auto-plombage en mer avant 12H15 selon les modalités prévues ci-dessous :

Le plombage de l'arbre moteur du bateau sera fait après avoir quitté le port par un auto-plombage :

- Lors des contrôles des équipements de sécurité, le préparateur et/ou le skipper définissent avec le Contrôleur d'équipement Course au large ou le Jaugeur d'épreuve le meilleur endroit pour l'installation du système de plombage sur son bateau,

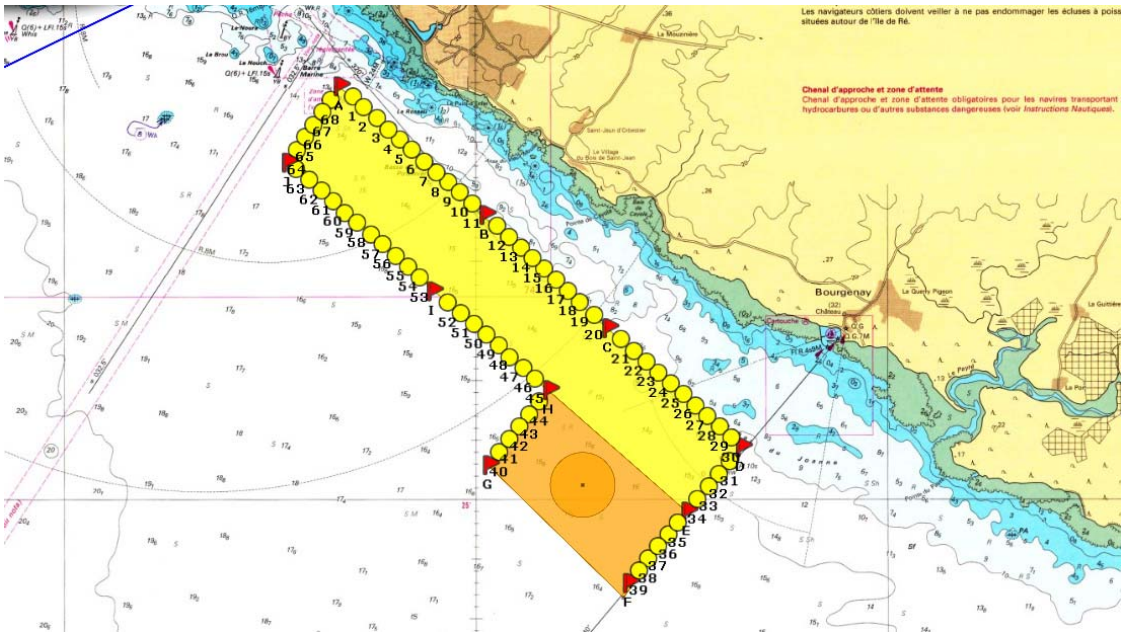
- Le scellé numéroté ainsi que le mode d'emploi seront remis au préparateur et/ou au skipper lors du briefing de départ, le vendredi 9 novembre 2012 à 10h.

- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer le samedi 10 Novembre 2012, le préparateur et/ou le skipper procède lui-même au plombage de l'arbre d'hélice **au plus tard à 12H15.** Il doit maintenir l'accessibilité pour un éventuel contrôle par le Jaugeur jusqu'au signal préparatoire.

- Après la mise en place du scellé numéroté, le préparateur et/ou le skipper réaliseront une ou plusieurs photos numériques de celui-ci montrant clairement **le scellé en position** et le **numéro lisible**.

- **Elle(s) sera(ont) envoyée(s) par mail par le skipper lui-même ou par le préparateur au Jaugeur d'Epreuve :** *jlgauthier72@gmail.com* **ET à la Direction de course** *direction.course@vendeeglobe.fr* **avant le 10 Novembre 23h00.**

ANNEXE 3 « ZONES DE COURSE »


Les navigateurs côtiers doivent veiller à ne pas endommager les écluses à poiss
situées autour de l'île de Ré.
Chenal d'approche et zone d'attente
Chenal d'approche et zone d'attente obligatoires pour les navires transportant
hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses (voir Instructions Nautiques).
Bourgenay

Marques Rouges Tétraédriques :

A	Red	N 46°28,47'; O 001°46,67'
B	Red	N 46°27,39'; O 001°44,90'
C	Red	N 46°26,44'; O 001°43,41'
D	Red	N 46°25,44'; O 001°41,79'
E	Red	N 46°24,90'; O 001°42,45'
F	Red	N 46°24,30'; O 001°43,16'
G	Red	N 46°25,29'; O 001°44,86'
H	Red	N 46°25,92'; O 001°44,13'
I	Red	N 46°26,80'; O 001°45,54'
J	Red	N 46°27,83'; O 001°47,30'

ANNEXE 4

Extrait de la décision du Bureau Exécutif de la FFVoile du 11 septembre 2012 précisant l'IC 1.3.2 :
Le texte intégral de cette décision est disponible à l'adresse suivante :
http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/Decisions_Electroniques/liste.asp

Voici, ci-dessous, la liste exhaustive des équipements exigés par les RSO 2012 - 2013 catégorie « 0 Monocoque» qui ne sont pas repris ni dans les Règles de Classe IMOCA 2012, ni dans les documents de course du Vendée Globe.

RSO	***RC IMOCA***	***Décision***
RSO 3.29.1.c) RSO : 2 téléphones portables par satellite	**IMOCA F.24.3** IMOCA 1 téléphone par satellite fixe +1 portable étanche dans le container	*Exemption RSO*
RSO 3.29.1.k) BLU	La BLU n'est pas obligatoire en IMOCA	*Exemption RSO*
RSO 3.29.1.i) RSO la puissance du radar est de 4KW PEP, le radôme doit se situer à au moins 7m au-dessus de l'eau.	**IMOCA F.13.1 Radar** En IMOCA la puissance du radar doit être au minimum de 2KW, le radôme doit se situer au moins à 5 m au-dessus de l'eau.	*Exemption RSO*
RSO 3.29.1 m) AIS	**IMOCA E.4.2.a2)** L'AIS n'est pas obligatoirement un Classe A en IMOCA	*Exemption RSO*
- RSO 4,02,1 : *chaque bateau doit être marqué sur au minimum 4m² de couleur rose ou orange...sur le roof et/ou le pont...*	**IMOCA F26.2** Sur le pont : 2m2 de couleur vive en IMOCA	*Exemption RSO*
- RSO 4.05.3 : *au moins 3 extincteurs, d'un minimum de 2kg chacun...*	**IMOCA F.11 Extincteurs** 2 extincteurs de 2kg en IMOCA	*Exemption RSO*
- RSO 4.07.1 d) : *un projecteur de recherche, étanche, puissamment alimenté, adapté ….*	***RC IMOCA*** *: pas prévu*	*Exemption RSO*
- RSO 4.10.1 : *un réflecteur radar passif doit être à bord*	**IMOCA F.13** Pas de réflecteur radar	*Exemption RSO*

	obligatoire en IMOCA mais transpondeur radar actif obligatoire	
- RSO 4.13. 2 : *Deux échosondeurs indépendants doivent être à bord*	***IMOCA - E,4,2,f :*** *Un échosondeur en état de marche doit être à bord*	*Exemption RSO*
- RSO 4.26.4 *précise le mode de calcul de surface du tourmentin et de la voile cape pour les voiles fabriquées après le 01 01 2012*	*Pas obligatoire en IMOCA*	*Exemption RSO*
RSO 4.26.4.c) Voile de Cape	Pas obligatoire en IMOCA	*Exemption RSO*
RSO 4.27.2 Ancre flottante	Pas obligatoire en IMOCA	*Exemption RSO*
- RSO 5.1.1 Les gilets de sauvetage doivent être équipés : *- d'une protection de visage contre les embruns...*	***- RC F8 :*** *protection de visage, pas prévu dans les RC,*	*Exemption RSO concernant la protection du visage*
RSO 5.03 a Lampes personnelles de localisation : *2 lampes ou 2 packs de mini fusées*	***IMOCA :*** *Obligatoirement un de chaque*	*Exemption RSO*
RSO 3.18.1 Toilettes, installées de façon permanente *Commentaire FFVoile : seau pour les mini 6.50 et Figaro*	***IMOCA*** *pas de mention*	*Exemption RSO*
RSO 5.08.1 *Un bateau doit avoir à bord au minimum deux combinaisons de plongée couvrant la totalité du corps avec gants, palmes et bouteilles d'air portables*	***IMOCA F20*** *une seule combinaison obligatoire*	*Exemption RSO*

Décision : *Le Bureau exécutif de la FFVoile approuve les exemptions aux RSO ci-dessus exposées, demandées par la Classe IMOCA , pour le Vendée Globe 2012.*